



## Bridge-Bonaventure : qualité des milieux de vie et cohérence pour une ville résiliente

**AVIS DU CRE-MONTRÉAL**  
Présenté à l'Office de consultation  
publique de Montréal  
27 septembre 2019





## Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
Tél. : 514-842-2890  
Télec. : 514-842-6513  
[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)  
[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

### Suivez-nous!



# Table des matières

<b>I – Mise en contexte.....</b>	<b>3</b>
Notre implication dans le secteur visé et le secteur élargi.....	3
Bridge-Bonaventure : un secteur pas comme les autres.....	4
De grands défis à relever .....	5
<b>II - Vision d’aménagement.....</b>	<b>6</b>
1. Composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur .....	6
2. Des parcours d’entrée de ville mis en scène.....	7
3. Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité.....	8
4. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte.....	13
5. Des activités économiques et urbaines renouvelées .....	17
<b>III – Conclusion.....</b>	<b>18</b>



# I – Mise en contexte

## Notre implication dans le secteur visé et le secteur élargi

Le secteur de planification stratégique Bridge-Bonaventure retient depuis déjà plusieurs années l'intérêt du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal).

- Déjà en 2001 et en 2002, nous étions parmi les initiateurs d'un mouvement de la société civile ayant culminé avec la consolidation et la mise en valeur du **parc de la Cité-du-Havre**.
- Quelques années plus tard, en 2010, nous présentions un [mémoire](#) à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre des consultations sur le **réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Phase 1)**. Nous y exprimions notre désir de voir s'y implanter du transport collectif structurant, s'intensifier les mesures de verdissement à ses abords, et diminuer la superficie consacrée aux stationnements dans les environs.
- Le secteur Bridge-Bonaventure est revenu à l'avant-plan de nos préoccupations dans la foulée de l'annonce des projets du **REM** et du **nouveau pont Samuel-de-Champlain**. Nous suivons de près le dossier du REM et attendons impatiemment de connaître l'emplacement précis de la station dans le secteur Bridge-Bonaventure. Au sujet du nouveau pont, le CRE-Montréal s'est réjoui de l'annonce, en 2016, du projet de système léger sur rail sur le pont Champlain.
- Plus récemment, nous nous sommes intéressés à des sites et territoires intimement liés au secteur Bridge-Bonaventure :
  - **l'échangeur Turcot et la dalle-parc** : Notre implication dans ce dossier remonte à 2010, moment où nous nous joignons à une dizaine d'associations pour créer le Comité Vigilance Turcot. En novembre 2018, nous présentions à l'OCPM un [mémoire](#) sur le projet d'aménagement d'un parc-nature dans l'ancienne Cour Turcot.
  - **le parc Jean-Drapeau** : Tout comme le parc Jean-Drapeau, la Cité-du-Havre est dépositaire d'un important héritage architectural d'Expo 67 et comporte de précieuses ouvertures visuelles sur le fleuve.

Notre implication dans ces différents dossiers nous donne une vue d'ensemble sur le « Grand Sud-Ouest » et nous permet de prendre toute la mesure du rôle névralgique que joue le secteur Bridge-Bonaventure sur les enjeux de mobilité et d'urbanisme durable aux échelles régionale et métropolitaine. **Ainsi, une vision d'avenir pour Bridge-Bonaventure devrait, selon nous, porter autant d'attention à l'aménagement du secteur lui-même qu'aux relations entre celui-ci et la matrice urbaine qui l'environne : réseau routier, réseaux étendus de mobilité active et collective, trame verte et bleue considérée à grande échelle, etc.**

Ainsi, bien qu'une consultation publique distincte ait débuté sur le secteur nord-est de l'Île-des-Sœurs, nous estimons que ces deux secteurs sont intimement liés au regard des enjeux de mobilité, ce que nous mettrons en évidence plus loin dans ce document.



## Bridge-Bonaventure : un secteur pas comme les autres

Tel que cela apparaît clairement dans la présentation préparée par la Ville, plusieurs caractéristiques font de Bridge-Bonaventure un secteur unique.

Contrairement à d'autres secteurs à vocation industrielle qui ont retenu notre attention ces derniers mois (Assomption-Sud – Longue-Pointe, Lachine-Est, Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île), le secteur Bridge-Bonaventure n'est pas une friche industrielle. Ici, le défi consiste à **faire évoluer les vocations économiques du secteur dans la continuité des activités en cours.**

Les grandes infrastructures routières et ferroviaires, fortement utilisées, dessinent **d'immenses fractures sur le territoire** et empêchent d'exploiter le grand potentiel pressenti de mise en valeur des berges et du fleuve. En plus de constituer des barrières, la forme de ces infrastructures limite la complétion des réseaux de mobilité active et génère des environnements inhospitaliers et non sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

La vocation principale du secteur à l'étude ne doit pas nous faire perdre de vue la **proximité du quartier Pointe-Saint-Charles, où la population doit composer avec des réalités socioéconomiques parfois difficiles** : un taux de personnes à faible revenu plus élevé que la moyenne montréalaise, une très forte proportion d'aînés touchés par la pauvreté et l'un des plus hauts taux de décrochage scolaire à l'échelle montréalaise. Au fil des dernières années, de nombreuses familles ont quitté le quartier et des personnes plus fortunées (seules ou en couple) s'y sont installées, une tendance contribuant à la polarisation des revenus. « Les acteurs locaux sont inquiets face à la transformation du milieu, alors que la part de logements sociaux se rétrécit. Selon une étude de la Table de quartier Action-Gardien, alors que le taux s'établissait à 37 % au début des années 2000, il avoisine maintenant 27 % à la suite de construction d'environ 2 500 logements pour les mieux nantis. »<sup>1</sup> La requalification du secteur Bridge-Bonaventure devrait non seulement se traduire par des retombées économiques pour la Ville et la Métropole, mais contribuer significativement à l'amélioration de la qualité de vie des riverains, qui sont les premiers à subir les nuisances générées par les activités industrielles et les défauts d'aménagement du secteur (circulation de transit à travers les zones habitées, atteintes à la sécurité des piétons et des cyclistes, accès inhospitalier aux zones d'emploi, bruit, camionnage, etc.)

Enfin, la fragmentation du secteur Bridge-Bonaventure n'est pas que physique; elle se manifeste également dans la lecture qu'on peut faire du paysage d'ensemble. Des couches d'histoire accumulées sur le territoire resurgissent ici et là sous forme de bâtiments, d'infrastructures, d'emprises ou de monuments, à travers une trame imperméable. **Il en résulte un paysage intrigant, mais opaque, impénétrable et sans cohérence d'ensemble.**

En contrepartie, comme nous sommes ici en présence d'un **nombre relativement limité de grands propriétaires fonciers**, on peut imaginer qu'il soit possible de miser sur la concertation et le dialogue pour retrouver le degré de cohérence souhaité dans les aménagements à venir.

---

<sup>1</sup> [http://www.centraide-mtl.org/documents/5543/upload/documents/Portrait-Le-Sud-Ouest-2018-19\\_izkzybX.pdf](http://www.centraide-mtl.org/documents/5543/upload/documents/Portrait-Le-Sud-Ouest-2018-19_izkzybX.pdf)



## De grands défis à relever

Il se dégage du paysage de Bridge-Bonaventure une impression d'absence de direction, de confusion et de dislocation. Le premier grand défi à relever nous semble donc celui de la **définition et de la simplification des ensembles et des parcours, et de la création d'une trame perméable**, ce qui concerne la cohérence interne du territoire à l'étude, mais aussi, tel qu'évoqué plus haut, sa relation à la matrice urbaine environnante.

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure et l'amélioration de sa connexion aux secteurs environnants repose bien entendu principalement sur la qualité du projet de transformation de l'autoroute Bonaventure et sur la création d'une trame viaire perméable facilitant l'accès aux pôles d'emploi, au fleuve et aux futurs pôles intermodaux.

- Pour qu'il soit réussi, **le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure se doit d'être abordé comme l'ambitieux projet structurant qu'il est**. Ainsi, il ne s'agit pas seulement de redonner accès aux berges et de fournir à la population un nouveau lien cyclable, tout en inhibant le caractère autoroutier de l'axe Bonaventure. **Le projet doit également offrir aux citoyenNEs les conditions environnementales qui leur permettront de jouir pleinement de ces nouveaux usages** : de l'espace, des aménagements sécuritaires, une distance raisonnable entre la promenade et les voies de circulation automobile, des rapports d'échelle agréables, un niveau sonore acceptable, des îlots de fraîcheur, une qualité de l'air améliorée, etc.

La transformation de l'autoroute Bonaventure doit également tenir compte de sa place et de son rôle dans l'ensemble du réseau routier des environs avec la proximité d'entrées de ville parmi les plus achalandées, de l'autoroute 15 et du centre-ville. Une proposition visant sa transformation en boulevard urbain doit s'accompagner d'exercices de simulation illustrant les répercussions de ce choix sur le reste du réseau, notamment au niveau de la circulation de transit et du camionnage en zone résidentielle, du rabattement vers d'autres modes de transport et de la congestion sur le réseau supérieur. Dans le cas contraire, il y a un risque de donner son appui à un projet qui déplace le problème au lieu de le régler.

- **Augmenter la perméabilité de la trame est une autre condition de la réussite de la requalification du secteur Bridge-Bonaventure**. Les infrastructures créant des barrières doivent soit être enlevées, relocalisées ou modifiées de manière à optimiser les déplacements efficaces et sécuritaires sur le territoire, notamment à proximité des zones résidentielles, des pôles intermodaux, au sein des secteurs d'emploi et en berge. Des franchissements doivent être prévus là où les barrières ne peuvent être déplacées. De manière générale, le lotissement, la forme des rues, l'intégration d'aménagements pour la mobilité durable et le rapport entre la rue et l'architecture devraient, ensemble, créer un environnement propice à une expérience conviviale et sécuritaire de la mobilité pour tous les types d'utilisateurs.

Un autre grand défi à relever est de **soutenir le développement économique et urbain, tout en évitant les effets pervers de la gentrification sur les résidents les moins bien nantis du secteur**. Cela ouvre la porte à des considérations d'engagement du public en amont des projets, mais aussi de cohérence entre les orientations de développement et les besoins des communautés habitant dans le secteur ou à sa périphérie.



Enfin, cette cohérence d'ensemble ne peut être atteinte qu'en misant sur **la concertation et la communication des parties prenantes en amont de la réalisation des projets**. Il y a du travail à faire à ce niveau :

- Le projet de stade de baseball doit encore faire la démonstration de son inscription cohérente dans le tissu urbain.
- L'emplacement de la station du REM demeure nébuleux. Il semblerait également que la société civile n'aura pas de poids dans la décision concernant l'emplacement, mais seulement sur l'aménagement de station.
- La SIC pilote déjà sa propre démarche la revitalisation de la Pointe-du-Moulin.
- Le fait que la SPJCCI participe au présent exercice de consultation publique est un geste d'ouverture propre à nourrir l'espoir de voir ses projets refléter les volontés exprimées par la communauté. On peut par contre s'inquiéter du fait que la Société ait récemment lancé et complété un premier appel d'offres pour la réalisation des études d'avant-projets sommaire et détaillé du réaménagement de Bonaventure, avant même la fin des présentes consultations publiques.

Il revient sans doute ici à la Ville de s'assurer d'un bon arrimage entre les différentes démarches.

## II - Vision d'aménagement

En regard des considérations générales présentées ci-dessus, nous nous proposons maintenant de reprendre, en les commentant, les grands principes d'aménagement formulés par la Ville. Des recommandations vont découler naturellement de nos observations. Elles sont présentées en encadré au fil du texte.

Le CRE-Montréal reçoit favorablement la vision et les principes d'aménagement proposés par la Ville, mais il convient d'apporter certains compléments aux principes énoncés, puis d'en formuler d'autres qui nous apparaissent tout aussi importants.

### 1. Composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur

Nous nous rangeons à l'idée que le patrimoine industriel (notamment les sites-machines), les vues dégagées sur le fleuve et certains sites commémoratifs et vestiges archéologiques doivent être considérés comme des éléments structurants de la forme urbaine.

#### **Recommandation 1**

Employer tous leviers règlementaires et instruments d'urbanisme adéquats (zonage, PPU, PIIA, *form based code*, etc.) pour s'assurer de n'autoriser que des densités, des usages et des formes respectueux du caractère patrimonial et iconique des sites et des paysages d'intérêt. Il est tout aussi important de préserver les vues vers le fleuve que celles sur le centre-ville, surtout en certains lieux présentant une forte qualité paysagère. En particulier :

- les berges du fleuve, du Pont Champlain jusqu'à la Cité-du-Havre;
- les abords du Canal de Lachine;
- le secteur du Bassin Peel, emplacement pressenti de la future station du REM;
- le secteur de la Pointe-du-Moulin;
- les espaces verts et le patrimoine architectural de la Cité-du-Havre.



On ne saurait trop insister sur l'importance d'aller bien-delà de la mise en valeur projet par projet. En plus d'un important travail de planification urbaine (répartition spatiale des usages, développement d'une trame perméable, etc.), il serait intéressant d'explorer l'idée de parcours et de promenades pour les piétons et les cyclistes, liant les sites historiques par des fils narratifs, des thèmes, et consolidant ainsi une expérience d'ensemble cohérente.

#### **Recommandation 2**

Développer des parcours piétons et cyclistes visant à magnifier l'histoire des lieux et les qualités paysagères des lieux, incluant le patrimoine bâti et le patrimoine naturel.

- Envisager l'intégration de l'art mural et d'œuvres d'art nouvelles dans ces parcours.
- Intégrer à ces promenades de nombreux panneaux ou stations d'orientation et d'interprétation du paysage.
- Explorer la possibilité d'octroyer à des entreprises locales le contrat de développer des applications numériques permettant d'apprécier les lieux autrement, par une expérience musicale et sonore, des visites guidées thématiques, voire la réalité augmentée.

## **2. Des parcours d'entrée de ville mis en scène**

Dans son document de présentation de la vision, la Ville dit que la « *mise en scène du parcours d'entrée de ville consiste à assurer la qualité des deux segments distincts que sont le corridor Bonaventure et la rue Bridge, de manière à rendre accessibles les grands éléments identitaires révélés le long de leur parcours. Elle doit s'opérer en tenant compte de leur rôle spécifique en tant que liens stratégiques entre la Rive-Sud et le centre-ville.* » ([Document d'information](#), p. 27)

Ces deux entrées de ville ne sont pas que des liens stratégiques reliant la Rive-Sud et le centre-ville, mais aussi, tel que le rappelle la Ville un peu plus loin dans son document, des axes structurants pour le redéveloppement du secteur, que nous souhaitons orienté sur la cohérence des usages, la convivialité et la sécurité, et la qualité des milieux de vie.

Ainsi, il est possible que l'expression « mis en scène », qui renvoie à la notion de spectacle, soit interprétée comme une invitation à faire passer l'expérience des automobilistes en transit devant celle des usagers du secteur. Nous pensons que d'autres expressions pourraient mieux exprimer l'équilibre à rechercher entre l'entrée de ville impressionnante, qui contribue au rayonnement du secteur et de la Ville, et l'entrée de ville contribuant réellement à la qualité des milieux et à la résilience du secteur.

#### **Recommandation 3**

Revoir la formulation « Des parcours d'entrée de ville mis en scène », pour mieux exprimer l'idée que le caractère spectaculaire de ces entrées de ville doit se subordonner à une volonté claire de construire un secteur et une ville résilients, caractérisés par la qualité des milieux de vie. Par exemple : « Des parcours d'entrée de ville structurants, cohérents et inspirants ».

#### **Recommandation 4**

Concevoir des entrées de ville que les usagers du secteur Bridge-Bonaventure pourront *réellement* s'approprier comme lieux de rencontre, d'observation du paysage et/ou pôles intermodaux.



### 3. Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité

Tout comme la Ville, nous croyons que l'application de ce 3<sup>e</sup> principe permettra de travailler à l'atteinte de plusieurs objectifs complémentaires de mobilité :

- ouvrir le secteur sur les quartiers avoisinants et assurer sa connexion;
- améliorer les déplacements à l'intérieur du secteur;
- et assurer de nouvelles liaisons menant aux infrastructures de transport collectif et aux différents lieux publics et d'emploi.

Le développement du **réseau cyclable** dans Bridge-Bonaventure nous apparaît comme une priorité. Attention toutefois, le secteur fait face à un triple défi :

- développer des infrastructures permettant de lier les zones d'emploi et les futurs parcs du secteur au quartier Pointe-St-Charles;
- aménager les liens cyclables et les sentiers piétons situés en berge de manière à favoriser l'expérience de la promenade;
- aménager les liens cyclables en berge de manière à faciliter une mobilité interquartier.

#### Recommandation 5

Mettre en place un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires au sein du secteur Bridge-Bonaventure

- qui soit complémentaire aux infrastructures existantes à l'extérieur du secteur;
- et qui tienne compte de :
  - deux types d'expérience de la mobilité (circulation de transit et promenade)
  - et de deux échelles de déplacement (déplacements intra- et interquartier).

Le **projet de promenade en berge au sud du PEPSC** est appelé à devenir l'une des composantes les plus structurantes et importantes du réseau de mobilité active dans le secteur. Toutefois, pour en garantir l'accès et l'utilité, les nouvelles infrastructures cyclables au sud du PEPSC devront se connecter à d'autres composantes (actuelles ou futures) du réseau de mobilité active.

#### Recommandation 6

- Prévoir la connexion de la nouvelle promenade avec :
  - à l'est, la piste du chemin des Moulins;
  - et à l'ouest, la piste qui naît au pied du pont Champlain et qui remonte vers le boulevard Gaétan-Laberge.
- Inclure dans le projet de promenade au sud du PEPSC les mesures ou les aménagements permettant le franchissement des voies ferrées entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le futur parc situé à l'extrême ouest de la promenade, près du pont Samuel-de-Champlain.



Cette dernière recommandation rappelle le défi de la création d'une trame perméable sur un territoire sillonné de voies ferrées.

### Recommandation 7

Entamer très tôt le processus d'identification des lieux où des passages à niveau sont requis pour permettre une meilleure mobilité au sein du secteur, de même qu'entre celui-ci et les secteurs voisins. Le cas échéant, les démarches auprès du CN devraient être entamées rapidement.

Nous comprenons que le projet de promenade en berge soumis à notre attention dans le cadre de la présente consultation publique est porté par la SPJCCI et qu'il ne montre donc que les aménagements à réaliser sur les terrains leur appartenant. Cependant, dans l'optique d'une planification d'ensemble et concertée, il nous semble important de considérer le **potentiel de prolongement de cette promenade**.

### Recommandation 8

Adapter le projet de promenade porté par la SPJCCI pour y inclure des connexions conviviales et sécuritaires avec :

- l'Île-des-Sœurs via le pont Clément;
- la Cité-du-Havre, du côté fleuve, pour rejoindre la piste sur le pont de la Concorde; ce qui permettrait de créer une promenade en bordure du fleuve de près de 15 kilomètres.



Figure 1. Potentiel d'intégration de la nouvelle promenade à une boucle de près de 15 km en berge.



Par ailleurs, nous sommes parfaitement d'accord avec cette affirmation de la Ville : « [...] un maillage plus fin doit être prévu autour du REM et de la station prévue dans le secteur Griffintown. Il importe de mettre en place de nouveaux liens en transports actif et collectif vers ce pôle de mobilité, mais aussi vers le quartier de la Pointe-Saint-Charles en diversifiant l'offre d'accessibilités pour les usagers, de manière à faciliter le transfert modal. » Pour nous, ce maillage plus fin devrait se traduire par les aménagements suivants :

#### **Recommandation 9**

Veiller à ce qu'il y ait une concentration adéquate de mesures d'apaisement et de convivialité aux pôles intermodaux et en amont de ceux-ci.

#### **Recommandation 10**

Déployer une offre de services complémentaires aux pôles intermodaux : aires de repos et de restauration, fontaines, station de réparation de vélo, stations d'orientation et d'interprétation du paysage, etc.

Compte tenu de la volonté exprimée de réduire la place de l'automobile dans le secteur, et avec la bonification de l'offre en transport collectif et la consolidation du réseau cyclable, il semble logique et souhaitable de chercher à **réduire la surface de stationnement dans le secteur**. Cela servirait également à réduire les îlots de chaleur. La mutualisation des espaces de stationnement est une stratégie à prioriser à cet effet. Si de grands stationnements doivent être maintenus sur le territoire, il sera nécessaire de les adapter pour en faire des infrastructures contribuant positivement à la résilience du secteur : verdissement, gestion des eaux pluviales sur site, etc.

#### **Recommandation 11**

Réduire la superficie des stationnements dans le secteur par :

- la réduction du nombre de cases et la mutualisation des espaces de stationnement;
- la déminéralisation et l'aménagement durable des stationnements restants pour lutter contre les îlots de chaleur, faire une gestion durable des eaux et préserver la biodiversité;
- des incitatifs à la mobilité collective et active.

Nous ne pourrions conclure ce chapitre sur la mobilité sans aborder plus en détail le **projet de transformation de l'autoroute Bonaventure**. Ce projet nous offre une rare occasion d'agir sur plusieurs aspects à la fois de la mobilité et de l'aménagement durable pour créer des milieux de vie de qualité et une ville plus résiliente.

Nos recherches et échanges avec Action-Gardien et l'Association des architectes paysagistes du Québec nous ont permis de prendre connaissance et de discuter de divers scénarios d'aménagement. On peut les classer en deux grandes catégories : 1) les scénarios prévoyant le déplacement de Bonaventure au niveau de Carrie-Derick et une révision de sa forme pour en inhiber le caractère autoroutier (Rousseau-Lefebvre, SPJCCI); 2) les scénarios prônant plutôt le déplacement de Bonaventure au niveau de Marc-Cantin (Action-Gardien; Ville de Montréal (2003) (Figure 2)).





- une interface plus perméable, plus conviviale et plus sécuritaire pourrait être aménagée entre le versant sud du PEPSC et le nouveau parc linéaire :
  - la rue Carrie-Derick, réaménagée de manière à privilégier la mobilité active et collective, deviendrait un axe convivial;
  - des traverses sécurisées au niveau du sol permettraient de franchir Carrie-Derick en divers endroits pour circuler entre le parc linéaire et le PEPSC;
  - le PEPSC et le parc linéaire seraient ainsi liés de façon plus intime, ce qui pourrait contribuer à la qualité de vie des travailleurs et à l'attractivité du PEPSC.

La table de quartier Action-Gardien pousse la réflexion jusqu'à proposer des solutions d'aménagement pour connecter ce nouvel axe Bonaventure au pont Victoria et gérer le trafic (ronds-points). Leur proposition nous semble très intéressante à première vue et mériterait selon nous d'être étudiée sérieusement par les autorités concernées.

Autre élément essentiel de leur proposition : une passerelle enjambant la gare de triage et reliant le parc Marguerite-Bourgeoys au futur parc situé du côté sud du boulevard Gaétan-Laberge. La Ville (2003) présentait une idée semblable en imaginant un franchissement reliant le quartier résidentiel au centre du PEPSC.

Devant la multitude d'avantages pressentis, nous adressons cette recommandation à la SPJCCI :

**Recommandation 12**

Inclure dans le mandat du consultant récemment embauché pour « réaliser les études d'avant-projets sommaire et détaillé portant sur la première phase des travaux prévus être exécutés au cours des années 2022 à 2026 et visant le réaménagement de la partie fédérale de l'autoroute Bonaventure – phase I » la production et l'évaluation d'un scénario comportant les éléments suivants :

- le déplacement de Bonaventure au niveau de Marc-Cantin, au nord du PEPSC;
- le réaménagement de Carrie-Derick en axe convivial, priorisant la mobilité active;
- une récupération maximale de terrains en berge aux fins de la création d'un parc et de promenades aménagées de manière sécuritaire et conviviale pour les cyclistes et les piétons, qu'ils soient en transit ou en promenade;
- l'aménagement d'une interface conviviale au sud du PEPSC et de traverses sécurisées et conviviales au niveau du sol permettant le passage entre le PEPSC et le nouveau parc en berge;
- la comparaison entre deux projets de passerelles permettant de franchir de manière sécuritaire et conviviale les voies ferrées :
  - l'une reliant le quartier résidentiel au centre du PEPSC (comme dans le scénario de la Ville (2003))
  - l'autre reliant le parc Marguerite-Bourgeoys au futur parc situé du côté sud du boulevard Gaétan Laberge (comme dans la proposition d'Action-Gardien).



Bien entendu, un projet conforme à ce scénario s'étendrait sur des terrains appartenant à la SPJCCI, mais aussi à la Ville de Montréal. Ainsi, nous recommandons à la Ville :

**Recommandation 13**

Réaliser une étude comparative des divers scénarios présentés ici, non seulement en termes coûts-bénéfices, mais à l'aulne de la qualité des milieux de vie et de la résilience.

**Recommandation 14**

Conclure avec la SPJCCI les ententes nécessaires relatives à d'éventuels échanges de terrains ou à la répartition des responsabilités pour que puisse se réaliser, le cas échéant, un scénario impliquant le déplacement de Bonaventure au niveau de Marc-Cantin.

#### **4. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte**

La Ville souligne à juste titre dans son document de présentation que la création d'une trame verte (création et mise en relation de parcs existants, de nouveaux parcs et d'infrastructures de mobilité) est un moyen privilégié de transformer l'image du secteur, d'en révéler les richesses culturelles et naturelles, d'enrichir la qualité du paysage et l'expérience urbaine, tout en luttant contre les îlots de chaleur et en permettant de faire une gestion durable des eaux pluviales.

La trame verte est plus qu'un réseau utilitaire d'espaces verts; c'est le tissu vivant d'un territoire. Notre capacité à profiter de services écologiques pérennes dépend de la santé des écosystèmes et de leur résilience face aux crises du climat et de la perte de biodiversité.

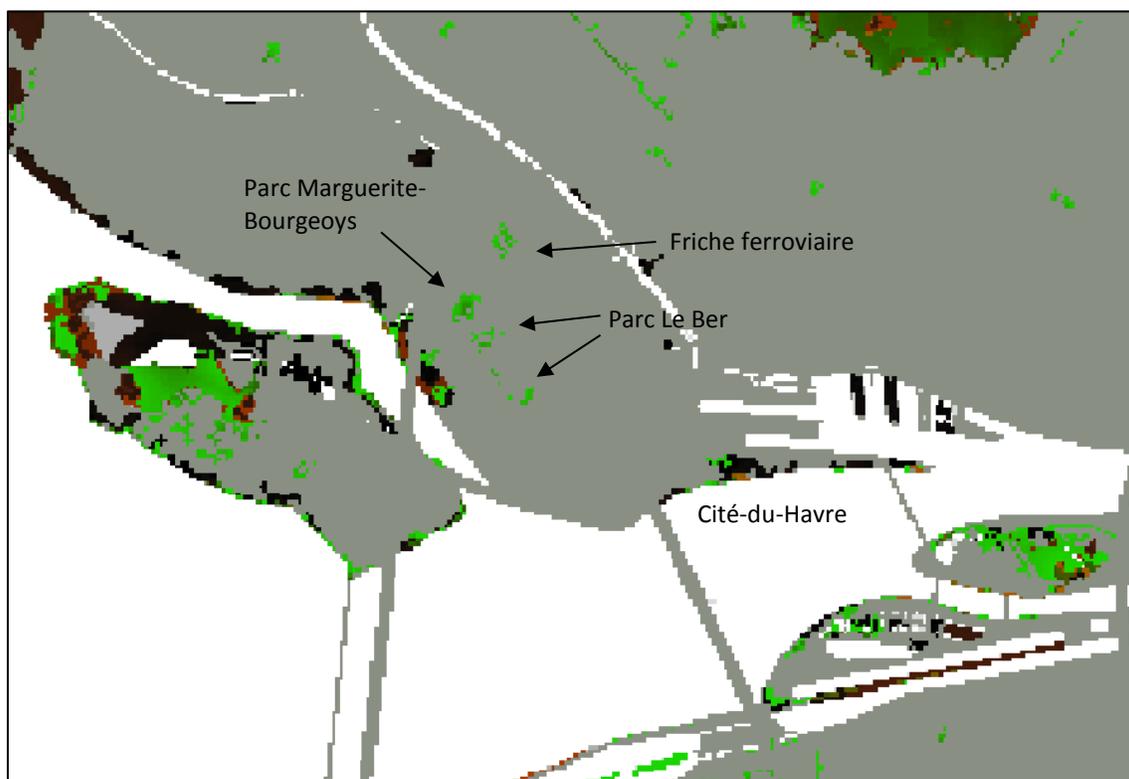
Par conséquent, déterminer l'étendue et la forme de la trame verte ne doit pas découler uniquement de considérations pratiques comme la mobilité et la mise en relation de lieux significatifs, mais également de **considérations proprement écologiques**.

**Recommandation 15**

S'inspirer de la recherche existante pour identifier les milieux naturels et semi-naturels à préserver et à intégrer en réseau :

- Certains milieux ont été identifiés par l'équipe d'A. Gonzalez (professeur à l'Université McGill) comme étant des sites intéressants à préserver et à valoriser, au regard de trois services écologiques combinés : la lutte aux îlots de chaleur, la gestion des eaux pluviales et la protection de la biodiversité (Figure 3).

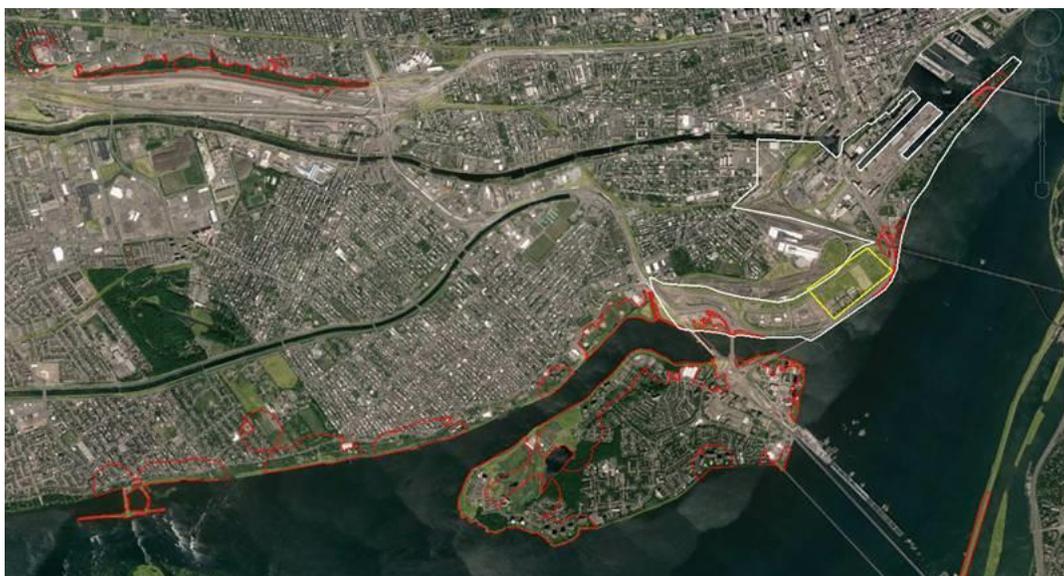




**Figure 3.** Détail d'une carte produite par l'équipe d'A. Gonzalez montrant des zones de conservation prioritaire. L'identification des lieux est de nous.

#### **Recommandation 15 (suite)**

- Les terrains en friche, les berges du Canal de Lachine et les berges du fleuve sont des lieux propices à l'établissement ou au déplacement d'une espèce emblématique de Montréal, qui fait l'objet d'un plan de protection particulier : la couleuvre brune. Toute mise en valeur de la rive devrait tenir compte des habitats riverains à préserver en continu, de sorte que la couleuvre brune se maintienne, mais aussi afin qu'une connexion persiste avec les autres populations longeant la rive plus à l'ouest jusqu'à Verdun et Lasalle (Figure 4).
  - La Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent (SHNVSL) a produit une cartographie des sites d'occurrence de la couleuvre brune dans le secteur et a identifié des terrains qu'il serait intéressant de protéger, soit parce qu'ils constituent des habitats avérés ou potentiels, soit parce que ces parcelles contribueraient à la connectivité écologique de la couleuvre et d'autres animaux (Figure 4).
  - La SHNVSL a aussi produit le Plan de protection de la couleuvre brune, lequel précise comment aménager un site pour y favoriser l'établissement de la couleuvre brune.



**Figure 4.** Carte produite par la Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent (SHNVSL) illustrant les sites d'occurrence de la couleuvre brune (identifiés en rouge) et d'un site pouvant augmenter la connectivité de son habitat (identifié en jaune).

Certains espaces en friche, végétalisés et relativement vastes pour le secteur présentent un fort potentiel de connexion des sites d'occurrence de la couleuvre brune et d'aménagement aux fins de parc.

**Recommandation 16**

Intégrer à la trame verte et bleue les milieux suivants :

- la grande friche au nord des studios Mels appartenant à la Ville (encadré jaune à la Figure 4);
- les grands terrains de la Cité-du-Havre appartenant à la SCHL et 9115-1423 QUÉBEC INC.

**Recommandation 17**

Réaliser des inventaires fauniques et floristiques sur l'ensemble des friches et berges du secteur Bridge-Bonaventure pour compléter nos connaissances sur la biodiversité des lieux et leur potentiel d'aménagement.

En outre, nous prenons acte du fait que, dans son étude de positionnement économique du secteur du Havre, la firme Raymond Chabot Grant Thornton ne voit pas les opérations de logistique comme une filière porteuse à long terme pour le secteur. Cela ne se traduirait pas nécessairement par un abandon des infrastructures ferroviaires, mais si tel était le cas, il serait théoriquement envisageable de **convertir les friches ferroviaires sous-utilisées en espaces verts**. De nombreux exemples internationaux peuvent servir d'inspiration à cet égard. Parmi les cas les



plus récents et les plus réussis, notons l'exemple du [Park am Gleisdreieck](#), à Berlin. Nous recommandons donc à la Ville:

#### **Recommandation 18**

Réaliser une étude spécifique sur l'utilisation future des infrastructures ferroviaires advenant le cas d'un déclin des activités de logistique dans le secteur et sur le potentiel de conversion de certaines friches ferroviaires en parcs et milieux semi-naturels, aux fins de l'augmentation de la résilience du secteur et de l'obtention de services écologiques comme la lutte aux îlots de chaleur, la gestion durable des eaux pluviales et la préservation de la biodiversité.

L'aménagement des **abords des infrastructures de mobilité active et des infrastructures routières** peut être fait de manière à augmenter la diversité des habitats et des espèces, de même que la résilience des aménagements et, par conséquent, la pérennité des services écologiques.

#### **Recommandation 19**

Appliquer, chaque fois qu'il est possible de le faire, les principes d'aménagement présentés dans le [guide](#) que nous avons produit en collaboration avec le MTQ et des chercheurs de l'UQAM sur l'aménagement durable des emprises autoroutières. Les principes qui y sont décrits s'appliquent également à toute infrastructure ou emprise majeure : emprise de ligne de transport d'électricité, emprise ferroviaire, etc.

Le recours aux **phytotechnologies** constitue une autre manière appropriée d'enrichir la trame brune, verte et bleue, tout en apportant des solutions durables à des problèmes environnementaux.

- Les sols peuvent être décontaminés par des procédés doux, dont la **phytoremédiation**. Dans certains cas, il est même possible de valoriser la biomasse végétale ainsi générée : les saules utilisés pour la décontamination peuvent être régulièrement fauchés et servir à la fabrication de murs antibruit ou servir de matière première à la production de biocarburants. Les plantations de phytoremédiation des sols peuvent en outre remplir des fonctions complémentaires de parc, d'amélioration des qualités paysagères, d'écran visuel, etc.
- Par ailleurs, les bassins de rétention, les marais filtrants, les saillies drainantes et les toits végétalisés sont autant de phytotechnologies pouvant contribuer à la fois à la gestion durable des eaux de pluie et à la création d'îlots de fraîcheur.

#### **Recommandation 20**

Solliciter l'expertise de :

- l'Institut de recherche en biologie végétale (IRBV) afin de déterminer le potentiel de recours aux phytotechnologies pour la décontamination des sols dans le secteur Bridge-Bonaventure;
- la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, la Ligne verte et d'autres ressources-conseil aptes à accompagner les entreprises à intégrer les phytotechnologies dans l'aménagement de leurs terrains.
- LIEU – Expertise sur les sols urbains.



## 5. Des activités économiques et urbaines renouvelées

La **qualité de l'emploi** et la **qualité des milieux de vie** sont des valeurs qui, selon nous, devraient guider, au même titre que des considérations économiques (filiales d'avenir) ou pratiques (présence d'infrastructures exploitables), le renouvellement des activités économiques et urbaines de même que la forme urbaine privilégiée dans les secteurs d'emploi (lotissement, trame de rues, implantation des bâtiments, rapports d'échelle, etc.). Par conséquent, nous recommandons de :

### Recommandation 21

Soutenir l'implantation d'entreprises dont les activités, les pratiques, les installations et la culture seraient non seulement compatibles avec le développement d'une zone d'emploi à échelle humaine et les synergies entrepreneuriales, mais viendraient accélérer cette transformation. Donc, des entreprises qui :

- ne dépendent pas de grands lots, de grands bâtiments ou de grands stationnements;
- offrent un haut taux d'emplois à l'hectare;
- réservent une partie de leurs emplois à la main-d'œuvre locale;
- peuvent travailler en synergie avec leurs voisines;
- favorisent auprès de leurs employés et partenaires d'affaires les déplacements actifs et collectifs;
- ont une faible empreinte écologique; etc.

Nous nous rangeons par ailleurs à l'avis de la Ville concernant l'importance des commerces et des **services de proximité** au cœur des zones d'emploi : en contribuant à la création de milieux de vie plus complets, l'implantation de tels commerces et services « constitue une condition de succès dans le renforcement et l'attractivité du secteur et le bien-être des travailleurs. »

### Recommandation 22

Favoriser l'implantation des services suivants à proximité ou au cœur des zones d'emploi :

- Restauration, alimentation
- Services de garde
- Services de santé (physique et mentale)
- Services de formation et de développement professionnel
- Services récréatifs, installations sportives
- Parcs, espaces de détente
- Points de service des sociétés de transport collectif qui desservent le territoire
- Points de service à l'intention des cyclistes
- Service de vélo-cargo (intéressant vu la présence de Postes Canada sur Bridge)

Lorsqu'on observe la carte du secteur, on remarque que le quartier résidentiel Pointe-Saint-Charles s'avance jusqu'aux voies ferrées comprises dans la zone industrielle Bridge-Bonaventure. Si les parcs Marguerite-Bourgeoys et Le Ber font office de zone tampon entre les deux entités, du côté ouest, on peut observer, plus à l'est et au nord, une **quasi-absence d'espace et d'aménagements de mitigation des nuisances à l'interface des zones résidentielles et industrielles**. Le quartier encadré par les rues Dick Irvin, Caron, Le Ber, Sébastopol, de même que



tout le secteur environnant le site de Ray-Mont Logistique, devraient recevoir une attention particulière à cet égard.

**Recommandation 23**

Améliorer la qualité de vie des résidents de Pointe-Saint-Charles, particulièrement ceux qui habitent près des voies ferrées, en installant des aménagements pouvant à la fois mitiger les nuisances sonores et améliorer la qualité paysagère des lieux.

### III – Conclusion

Le CRE-Montréal reçoit favorablement l'ensemble des principes formulés par la Ville. Nous les interprétons comme de grandes orientations d'aménagement et de planification territoriale, qui devraient selon nous se subordonner à d'autres principes, plus fondamentaux encore. Ces grands objectifs que nous aimerions voir élevés au rang de principes fondamentaux sont :

- **L'engagement envers la résilience** : Le réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure doit renforcer le quartier, la ville, ses gens, ses entreprises, ses institutions et ses écosystèmes, notamment face aux changements climatiques.
- **La qualité des milieux de vie et de travail** : Par « qualité des milieux de vie », nous entendons des quartiers résidentiels et des environnements de travail...
  - dont le développement met l'humain au centre de l'aménagement de l'espace urbain (échelle humaine du bâti, marchabilité, beauté);
  - qui offrent toutes les conditions nécessaires à la circulation des personnes, des idées et des savoirs, et de la faune sur le territoire (réseaux de mobilité, corridors écologiques, réseaux de mise en relation et de circulation des connaissances);
  - qui offrent toutes les conditions nécessaires à la réussite éducative et professionnelle personnelle (services de proximité, services éducatifs et de santé accessibles et de qualité, emplois locaux de qualité, etc.);
  - qui offrent les conditions nécessaires à un vivre-ensemble harmonieux (relations communautaires, rapports inter-acteurs et intersectoriels, valorisation du patrimoine et des cultures)
  - qui permettent à chacunE de profiter des bienfaits du contact avec la nature.
- **La cohérence de l'aménagement par la concertation des parties prenantes** : Il est essentiel de produire un paysage urbain cohérent, ce qui ne peut se réaliser qu'à travers l'adhésion de toutes les parties prenantes à une vision de développement commune.

Selon nous, la transformation de l'autoroute Bonaventure est un projet clé pour l'avenir du secteur. Nous recommandons de prendre le temps de bien analyser tous les scénarios proposés, à l'aune de la résilience et des bénéfices sociaux et environnementaux espérés.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300  
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890  
info@cremtl.qc.ca  
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

